

## B&W voorstel

Steller : Berends

Tel. : (073) 615 56 14

Portefeuille : Hoskam

e-mail. : m.berends@s-  
hertogenbosch.nl

B&W : 11 maart 2014

Agenda nr. :

Reg.nr. : 3601727

Openbaar :

Onderwerp : aanpak wachtlijst voor parkeervergunningen  
binnenstad

Voorstel : Instemmen met de voorgestelde aanpak van de wachtlijst voor parkeervergunningen  
binnenstad.

Communicatie :

Besluit B&W :

Paraaf steller  
:  
Paraaf directeur  
:

Paraaf gemeente  
secretaris:

## B&W-voorstel

Onderwerp: aanpak wachtlijst voor parkeervergunningen binnenstad

### 1) Status

Het voorstel betreft de uitvoering van het Uitwerkingsplan parkeren binnenstad en transferia, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 22 januari 2013.

### 2) Samenvatting

In de binnenstad van 's-Hertogenbosch is de parkeerdruk hoog; de vraag is veel groter dan het aanbod. Om die reden is het parkeren in de binnenstad gereguleerd. Voor bezoekers is er betaald parkeren ingesteld, voor bewoners en bedrijven in de binnenstad is er een vergunningensysteem. Over de wachtlijst voor zo'n vergunning is de afgelopen jaren het beeld ontstaan dat er ca. 700 bewoners/bedrijven op staan en dat de wachttijd voor het krijgen van een vergunning 7 jaar is. De gemeenteraad heeft d.d. 22 januari 2013 (bij de behandeling van het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en transferia) uw college opdracht gegeven om de wachtlijst aan te pakken en de wachttijd terug te dringen.

Deze opdracht is uitgevoerd; in dit voorstel staan voorstellen en ontwikkelingen beschreven die leiden tot een kortere en transparante wachtlijst, kortere wachttijden en meer uitgeefbare vergunningen.

### 3) Voorstel

Instemmen met de voorgestelde aanpak van de wachtlijst voor parkeervergunningen binnenstad.

**Steller** : Berends

**Tel.** : (073) 615 56 14

**E-mail** : m.berends@s-hertogenbosch.nl

#### 4) Inhoud

##### Achtergrond

In de binnenstad van 's-Hertogenbosch is de parkeerdruk hoog; de vraag is veel groter dan het aanbod. Om die reden is het parkeren in de binnenstad gereguleerd. Voor bezoekers is er betaald parkeren ingesteld, voor bewoners is er een vergunningensysteem. Dat neemt niet weg dat er meer vraag dan aanbod is; een toenemend deel van de bezoekers moet buiten de binnenstad parkeren (op de transferia), en niet alle bewoners komen direct in aanmerking voor een vergunning; er is een wachtlijst.

De binnenstad is nu opgedeeld in tien sectoren (incl. stationsomgeving).

Bewoners in de binnenstad (maar ook bedrijven waar mensen werken die hun auto nodig hebben voor het werk) staan op de wachtlijst om in hun eigen sector een vergunning te krijgen. Het aantal uitgegeven vergunningen per sector is 1,5 x het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de sector. In de praktijk blijkt dit goed uit te pakken (denk bijvoorbeeld aan werkers die 's avonds afwezig zijn en bewoners die overdag afwezig zijn).

Over de wachtlijst is de afgelopen jaren het beeld ontstaan dat er ca. 700 bewoners/bedrijven op staan en dat de wachttijd voor het krijgen van een vergunning 7 jaar is.

De gemeenteraad heeft d.d. 22 januari 2013 (bij de behandeling van het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en transferia) uw college opdracht gegeven om de wachtlijst aan te pakken en de wachttijd terug te dringen.

##### Huidige situatie

Er zijn nu in totaal ongeveer 850 parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de binnenstad. De huidige opzet van de wachtlijst kent op dit moment 650 vermeldingen. Dat is echter een ongezuiverde lijst. De onzuiverheden worden veroorzaakt door een aantal factoren:

- een bewoner heeft een andere oplossing gevonden, maar schrijft zich niet uit;
- men heeft een vergunning, maar wil liever in een andere sector parkeren;
- op één adres zijn meerdere gezinsleden ingeschreven;
- men staat ingeschreven maar heeft (nog) geen auto.

Het komt hierdoor regelmatig voor, dat een vergunning wordt aangeboden aan een wachtende, maar niet wordt geaccepteerd.

De wachttijd varieert van een half jaar (omgeving Baselaar) tot maximaal 7 jaar (omgeving Vugterpoort en Uilenburg).

##### Ontwikkelingen

Er zijn twee belangrijke ontwikkelingen die invloed hebben op de wachtlijst.

1. De parkeergarage Hekellaan is in aanbouw. Volgens de meest recente planning wordt deze garage in december 2014 opgeleverd. In deze garage zijn 200 plaatsen aangewezen als vergunninghoudersplaatsen. Hierdoor kunnen 300 (1,5 \* 200) vergunningen verleend worden. Dat kan de wachtlijst flink bekorten.

2. De raad heeft d.d. 22 januari 2013 besloten dat de parkeergarage in de St. Josephstraat wordt bestemd voor vergunninghouders zodra de parkeergarage Hekellaan wordt opengesteld. Een deel van die parkeerplaatsen mag 's nachts niet worden gebruikt in verband met milieumaatregelen. In de parkeergarage St. Josephstraat zijn daardoor 150 parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar, wat uitgifte van 225 vergunningen mogelijk maakt. Ook met deze maatregel wordt verwacht dat het aantal wachtenden flink zal verkleinen.

Deze twee ontwikkelen maken dus een extra uitgifte van 525 vergunningen mogelijk.

#### Aanpak wachtlijst

Naast de bovengenoemde ontwikkelingen stellen wij aanpassingen voor ten aanzien van de samenstelling van de wachtlijst. De bestaande wachtlijst is geanalyseerd. De wachtlijst geeft mogelijk een negatiever beeld dan de werkelijkheid. Niet iedere vermelding betreft daadwerkelijk een bewoner, die op een parkeervergunning wacht. Daarom doen we hieronder voorstellen om de wachtlijst transparanter maken en om de wachtlijst in de toekomst actueel te houden. Ten slotte worden voorstellen gedaan voor maatregelen waardoor mensen sneller in aanmerking komen voor een vergunning.

#### **Kenmerken van de bestaande wachtlijst**

Er is een wachtlijst nodig, omdat het maximum aantal vergunningen in de binnenstad is uitgegeven. Er zijn ongeveer 850 parkeerplaatsen. Daarvoor zijn rond 1400 vergunningen verleend.

Iedere bewoner van de binnenstad en de bedrijven die in de binnenstad zijn gevestigd, kunnen zich in de huidige situatie inschrijven voor een parkeervergunning. Op de wachtlijst zijn de naw-gegevens van de inschrijvers vermeld plus de inschrijfdatum. De langst wachtende krijgt als eerste een aanbod indien er een vergunning te vergeven is.

Deze wijze van registreren leidt tot een aantal opmerkingen:

#### Opmerking 1:

Bewoners schrijven zich soms in “voor zekerheid” Ze willen geen vergunning, maar later wellicht wel. Een aantal van de ingeschrevenen blijft hierdoor bovenaan de wachtlijst staan omdat ze (nog) niet voor een vergunning in aanmerking willen of kunnen komen. Dit verklaart voor een deel het hoge aantal wachtenden.

#### Voorstel 1:

Wij stellen voor om de criteria voor plaatsing op de wachtlijst te verscherpen, waardoor een juister beeld ontstaat van het aantal wachtenden en de wachttijd.

#### Opmerking 2:

De ingeschrevenen hebben niet in alle gevallen een auto. Dit is in het verleden een bewuste keus geweest; mensen kregen zo de gelegenheid om een auto aan te schaffen rond het moment dat ze een vergunning kregen. In de praktijk blijkt dit toch te leiden tot een groep mensen die op de wachtlijst blijft staan maar –immers zonder auto- niet aan aanmerking komt voor een vergunning.

#### Voorstel 2:

Als aanvullend criterium voor plaatsing op de wachtlijst te eisen dat ingeschreven aantoonbaar een auto in gebruik hebben. Door verplichte opgave van het kenteken kan dit getoetst worden.

#### Opmerking 3:

De ingeschrevenen worden nu niet periodiek gevraagd of hun parkeerbehoefte actueel is. Informatie kan daardoor verouderd zijn waardoor de wachtlijstgegevens minder betrouwbaar worden.

#### Voorstel 3:

Wij gaan jaarlijks alle ingeschrevenen vragen om hun inschrijving te herbevestigen en evt. wijzigingen (bijv. kenteken van de auto) op te geven. Indien de ingeschrevene niet reageert, wordt deze uitgeschreven. Ook ingeschrevenen die niet meer aan de andere criteria voldoen worden van de wachtlijst afgevoerd.

#### Opmerking 4:

Nu kan iedereen zich als persoon als wachtende inschrijven. Het komt daardoor voor dat er per woonadres meerdere inschrijvingen zijn. Per woonadres wordt echter niet meer dan een vergunning verleend.

#### Voorstel 4:

We voeren een maximum van één inschrijving per woonadres in als criterium voor plaatsing op de wachtlijst. Voor de te verlenen vergunning komt de ingeschreven bewoner of zijn of haar partner/medebewoner voor die plaats in aanmerking.

#### Opmerking 5:

Sommige ingeschrevenen wijzen het aanbod van een vergunning meerdere keren af. Met name de langst ingeschrevenen wachten bijvoorbeeld op een speciale plaats in een bepaalde sector of straat.

#### Voorstel 5:

De ingeschrevene die voor de tweede keer een vergunning afwijst, wordt uitgeschreven. Een evt. nieuwe inschrijving wordt geregistreerd op de datum van de laatste afwijzing.

#### Opmerking 6:

Er zijn 10 sectoren (zie bijlage). De wachtlijst volgt de sectorindeling. De bewoner wordt ingeschreven in de sector waar deze woont.

De wachttijd tussen de sectoren loopt uiteen van een half jaar tot 7 jaar. Dat leidt qua wachttijd tot ongelijkheid bij de toekenning naar ingeschrevenen. Deze ongelijkheid kan worden verkleind door de sectoren te vergroten. Hierdoor zullen de verschillen in wachttijd kleiner worden.

#### Voorstel 6:

Het aantal sectoren terugbrengen volgens bijlage (nieuw situatie). Deze aanpassing is besproken met -en akkoord bevonden door- de BLB.

In het verlengde daarvan komt er één wachtlijst, waarop ingeschrevenen op volgorde van inschrijving staan vermeld. Degene die bovenaan staat krijgt een aanbieding, als de vrijgekomen parkeerplaats in de sector of de daarnaast gelegen sector ligt, waarin de woning (of het bedrijf) is gelegen. Bewoners van het centrumgebied (waar geen parkeerplaatsen zijn) krijgen aanbiedingen voor alle sectoren.

Ten aanzien van het voorstel gelden nog twee andere motieven:

1. we willen de bereikbaar van de in de sector aanwezige parkeerplaatsen voor vergunninghouders vergroten door de sectorindeling af te stemmen op de rijroutes in de binnenstad.
2. we willen de kans op vrije parkeerplaatsen ook tijdens piekuren vergroten door de keuze uit parkeerplaatsen te verruimen.

#### Opmerking 7:

Vergunninghouders hebben een plaatsgarantie. Plaatsgarantie wil zeggen dat als een vergunninghouder geen vrije vergunningshouderplaats vindt binnen de sector, dat deze gebruik mag maken van een betaald-parkeerplaats in die sector met gebruikmaking van een parkeerschijf. De gebruiker mag daar dan maximaal twee uur staan. Bij grotere sectoren is er een grotere kans op een vrije parkeerplaats. Er hoeft dan minder een beslag te worden gelegd op een betaalde parkeerplaats. Toch komt het in de praktijk voor, dat vergunninghouders voor een betaalde parkeerplaats kiezen, omdat deze soms dichtbij de bestemming is. Die kans op ongewenst gebruik stijgt als we grotere sectoren maken.

Om hiervoor een oplossing te bieden stellen we twee maatregelen voor:

Voorstel 7a:

Het bezetten van betaald-parkeerplaatsen bij een tekort aan vergunninghoudersplaatsen mag alleen in de straten aan de randen van de sectoren (; straten die dichterbij het kernwinkelgebied liggen, blijven gezien hun groter economisch belang gereserveerd voor betaald-parkeren) Dit zijn:

- a. Molenberg/Westwal
- b. Van der Does de Willeboisingel/Havensingel
- c. Van de Weeghensingel/Houtpad/Zuid-Willemsvaart ten westen van Citadellaan (beide zijden).

Voorstel 7b:

Omdat de loopafstanden bij grotere sectoren langer worden, en de plaatsgarantie beperkt wordt tot bovenstaande gebieden, stellen we voor de maximale parkeerduur met parkeerschijf te vergroten van twee naar vier uur.

Opmerking 8:

Een aantal betaald-parkeerplaatsen in de binnenstad kent een (zeer) lage parkeerbezetting. Dat speelt bijvoorbeeld rond Molenberg/Westwal, in een gebied waar de wachtlijst voor vergunninghoudersplaatsen juist het langst is met de laagste doorstroming. Er zijn veel bewoners die erg lang op de wachtlijst staan en vervolgens dagelijks altijd veel lege parkeerplaatsen zien.

Voorstel 8:

Aan de Molenberg/Westwal, de Van de Weeghensingel/Houtpad en de Baselaarstraat 50 plaatsen (op kaart aan te geven) aan te wijzen als betaald-parkeerplaatsen die mede gebruikt mogen worden door vergunninghouders als vergunninghoudersplaatsen. Hierdoor kunnen maximaal (1,5 x 50 is) 75 extra vergunningen worden uitgegeven.

De bovengenoemde voorstellen leiden tot een kortere wachtlijst en snellere doorlooptijd met actuele gegevens van inschrijvers die in aanmerking kunnen en willen komen voor een parkeervergunning. Hierboven is aangegeven dat een aantal aanvragers niet meer op de nieuwe wachtlijst terecht kan. Het is niet de bedoeling om deze 'afvallers' wel uit beeld te verliezen, zeker niet degenen die mogelijk op langere termijn wel in aanmerking willen en kunnen komen van een parkeervergunning. Denk hierbij aan mensen die twee keer een aanbieding geweigerd hebben of geen auto hadden, maar later wel in aanmerking komen. Daarvoor kan een belangstellendenlijst worden ingevoerd.

Aanvullend voorstel:

We stellen een belangstellendenlijst in waarop aanvragers komen die:

- a. hebben aangegeven liever in een andere sector te willen parkeren;
- b. op het moment van aanvraag nog geen auto hebben.

Ad a. Aan deze wens kan worden voldaan, als er in de sector van de keuze plaats is en daarmee een plaats beschikbaar komt voor iemand die hoger op de wachtlijst staat dan degene die in aanmerking komt voor de plaats van de belangstellende.

Ad b. Aan deze wens kan worden voldaan als de verwachting wordt uitgesproken, dat iemand binnen een half jaar in het bezit komt van een auto. Indien de aanvrager binnen het halfjaar in het bezit komt van een auto wordt deze op de wachtlijst geplaatst op de datum van inschrijving op de belangstellendenlijst.

### Conclusie:

Door het invoeren van dubbelgebruik op de hiervoor genoemde plaatsen aan de rand van de binnenstad kunnen 75 extra vergunningen worden verstrekt. Na de opening van de garage aan de Hekellaan en de omzetting van de garage aan de St. Josephstraat kunnen 525 extra vergunningen worden uitgegeven. De wachtlijst zal daardoor aanzienlijk korter worden.

Door uitvoering van de overige voorstellen zal de wachtlijst korter worden en de wachttijd afnemen. Ten slotte zal er de wachtlijst actueler en transparanter worden en blijven.

### **5) Financiële paragraaf**

De financiële effecten van deze maatregelen zijn gering en kunnen worden opgevangen binnen de parkeerexploitatie.

### **6) Communicatie**

De voorstellen zijn doorgesproken met de BLB en de Klankbordgroep parkeren. De BLB heeft de voorstellen in hun bestuur besproken. Het bestuur heeft met het voorstel ingestemd. Wij hebben afgesproken, om deze maatregelen (inclusief de nieuwe sectorindeling) een jaar na opening van de parkeergarage Hekellaan samen met de BLB te evalueren.

Dit voorstel is in concept toegestuurd aan de leden van de Externe Begeleidingsgroep Koersnota met het verzoek om een korte reactie. De ontvangen reacties zijn als bijlagen bij het voorstel gevoegd.

Na uw besluit worden de parkeervergunninghouders en de geregistreerden op de wachtlijst per brief op de hoogte gebracht.

### **7) Zienswijze portefeuillehouder**

### **Bijlagen:**

1. kaartjes met de huidige en de voorgestelde sectorindeling

### **Ter inzage:**

Geen.